Dziennik Urzędowy
MINISTERSTWA KOLEI ŻELAZNYCH

WARSZAWA | № 11. | d. 20 marca 1922 r.

19.

PISMO

Przewodniczącego Komitetu pomocy jeńcom p. Marszałka Trąmpczyńskiego do p. Ministra Kolei Żelaznych.

Pan Minister Kolei otrzymał od Przewodniczącego Komitetu pomocy jeńcom p. Marszałka Trąmpczyńskiego pismo następującej treści:

„Jako Przewodniczący K. P. J. przy Sejmie, niniejszym uprzejmie proszę Pana Ministra o wyrażenie głębokiego podziękowania wszystkim tym funkcjonarjuszom i pracownikom kolejowym, którzy odezwali się na apel Komitetu i podążyli z wydatną pomocą rodakom naszym powracającym z niewoli. W ich to imieniu składam staropolskie „Bóg zapłać”, wyróżniając w szczególności ofiarność funkcjonarjuszy i pracowników z Dyrekcji: Gdańskiej, Lwowskiej i Poznańskiej”.

Marszałek Sejmu:
(—) *Trąmpczyński.*

20

INSTRUKCJA TYMCZASOWA

o budowie i eksploatacji wojskowych bocznic kolejowych, zatwierdzona przez Ministra Kol. Żel. dn. 27/IX 1921 r. za № V 2482.

1.

Cel bocznic.

Celem podniesienia sprawności obrotu przesyłek wojskowych oraz ich przyspieszonego przewozu na miejsca przeznaczenia, jest wskazane przy obecnym braku środków przewozowych i sił pociągowych doprowadzenie torów kolejowych do magazynów i zakładów wojskowych.

O potrzebie takich budowli decyduje M. S. Wojsk, do którego odnośne władze wojskowe wnosić mają umotywowane podania, wykazujące przybliżoną długość projektowanej bocznicy, miesięczny obrót wagonow i dotychczasowy koszt przewozu ze stacji kolejowej do składów.

2.

Sporządzenie projektu.

Po uznaniu zyskowności bocznicy i potrzeby jej budowy M. S. Wojsk. wydaje rozporządzenia co do opracowania projektu technicznego.

O ileby powyższą pracę powierzono organom wojskowym (wojskom kolejowym, zarządom budowlanym) mają one bezpośrednio porozumieć się co do wszystkich szczegółów z odnośną Dyrekcją Kolei Państwowych, jakoteż przy sporządzeniu projektu zastosować się do wszystkich obowiązujących w tym względzie ustaw, rozporządzeń i przepisów.

3.

Zatwierdzenie projektu i umowy.

Po uzgodnieniu projektu z Dyrekcją Kolei Państwowych należy go wraz z projektem odnośnej umowy, co do budowy i przyszłej eksploatacji bocznicy przesłać M. S. Wojsk. do rozpatrzenia i decyzji zasadniczej.

Ostateczne stwierdzenie projektu i zezwolenie na rozpoczęcie budowy należy do odnośnych władz kolejowych, którym w tym celu wraz z dotyczącem podaniem powinien być przedłożony szczegółowy projekt budowy, sporządzony w trzech egzemplarzach.

Co do używania bocznicy i jej eksploatacji, pomiędzy władzą wojskową, a kolejową musi być zawarta formalna umowa, której punkty wytyczne zawiera niniejsza instrukcja i ogólne kolejowe przepisy taryfowe.

4.

Zajęcie gruntów na rzecz budowy.

Grunty kolei państwowych, użyte na budowę bocznic wojskowych pozostają własnością Zarządu kolei państwowych, któremu Zarząd wojskowy opłacać będzie roczny czynsz rekognicyjny, ustalony przez M. K. Z. w porozumieniu z M. S. Wojsk.

Grunty stanowiące własność prywatną będą nabyte bądź drogą dobrowolnej umowy, bądź w myśl istniejących ustaw drogą wywłaszczenia przymusowego.

5.

Przeprowadzenie budowy.

Wszelkie roboty w obrębie pasa wywłaszczenia kolejowego, tudzież urządzenia zabezpieczające ruch przeprowadza Dyrekcja Kolei Państwowych na koszt władz wojskowych. Dalszą część bocznicy tak na gruntach obcych jak i należących do wojska wykonają władze wojskowe pod nadzorem władz kolejowych, lub też oddadzą je do przeprowadzenia Dyrekcji Kolei Państwowych. W ostatnim wypadku władza wojskowa będzie obowiązana wypłacać Dyrekcji Kolei Państwowych odpowiednie zaliczki w miarę postępu budowy.

Materjałów żelaznych do budowy nawierzchni (t. j. szyn, złączy, śrub i t. p.) dostarcza Dyrekcja Kolei Państwowych za opłatą odpowiedniego

czynszu dzierżawnego, obliczonego przy uwzględnieniu zużycia i amortyzacji kosztów wymienionych materjałów.

Wszelkie inne materjały potrzebne do budowy mogą być odstąpione przez Dyrekcję Kolei Państwowych w miarę posiadanych zapasów za odpowiednią zapłatą.

Stwierdzenie stanu wykonanych robót celem udzielenia zezwolenia na eksploatację bocznicy przeprowadza dotycząca władza kolejowa w obecności przedstawicieli wojskowości.

W razie potrzeby przeniesienia, przebudowy, przełożenia lub rozszerzenia istniejącej bocznicy, koszty połączonych z tem robót poniesie władza wojskowa. Wszelkie dodatkowe budowle kolejowe, jak rozgałęzienia torów przy magazynach, zakładanie pętlic, zwrotnic, ramp ładunkowych i wszelkich budynków w bezpośredniem pobliżu torów, wymagają zatwierdzenia odnośnej Dyrekcji Kolei Państwowych.

6.

Utrzymanie i dozór bocznicy.

Całą odpowiedzialność za bezpieczeństwo ruchu na bocznicach ponosi Zarząd Kolei Państwowych, do którego należy utrzymanie tak linji, jak i wszelkich urządzeń, na niej się znajdujących w stanie odpowiednim do użytku. Władze wojskowe nie mają prawa wzbronienia wstępu na tereny wojskowe kolejowym organom drogowym, które wykonywać będą służbę na bocznicach.

Koszty, wynikające z użycia bocznic opłacać będzie w okresach kwartalnych Dział kontroli gospodarczej tego okręgu generalnego, na którego terytorjum znajduje się dana bocznica.

Wymienione koszty obejmują:

a) koszty utrzymania bocznicy, zestawione wedle kosztów własnych na podstawie odpisów z odnośnych ksiąg kasowych z doliczeniem dodatku administracyjnego, ustalonego przez M. K. Ż. w porozumieniu z M. S. Wojsk.,
b) koszty dozoru technicznego, obliczone w podobny sposób jak pod a),
c) koszty czyszczenia, smarowania, oświetlenia zwrotnic i sygnałów, których wysokość będzie oznaczoną w odnośnej umowie ryczałtowo.

Zarząd Kolei Państwowych winien swe rachunki przedkładać odnośnemu D. O. G. Jeżeli uruchomienie bocznicy nastąpiło w ciągu kwartału kalendarzowego, władza wojskowa będzie opłacać przypadającą część opłat ryczałtowych. Szczegół ten należy uwzględnić również w razie zamknięcia bocznicy w ciągu kwartału.

7.

Współużywanie bocznic.

Współużywanie bocznic wojskowych przez osoby i instytucje prywatne jest dopuszczalne tylko za zgodą władz kolejowych i wojskowych.

W każdym poszczególnym wypadku musi być zawarta między Zarządem Kolei Państwowych a współużywającym i władzą wojskową umowa pisemna o zezwoleniu na korzystanie z bocznicy.

Oprócz tego współużywający musi zawrzeć odnośną umowę z Zarządem Kolei Państwowych co do opłat za obsługę bocznicy. Podział kosztów utrzymania ma być dokładnie wyszczególniony.

8.
Uszkodzenia.

Zasadniczo za całość urządzeń kolejowych i taboru odpowiada Zarząd wojskowy. Wypadki kolejowe zaszłe z powodu ruchu na bocznicy będą badane, prócz zwykłych dochodzeń ogólnych, przez specjalną komisję, złożoną z przedstawicieli wojska i kolei. Wymieniona komisja ma protokularnie stwierdzić tak przyczynę, jak i rozmiary uszkodzenia. Koszty naprawy urządzeń kolejowych bocznicy z powodu klęsk żywiołowych, jak np. podmycie nasypów przez nagłą ulewę, zniszczenie nawierzchni wskutek pożaru i t. p. ponosi Zarząd wojskowy. Zarząd kolei państwowych ponosi odpowiedzialność i koszty tylko w wypadkach, w których niewątpliwie stwierdzoną została wina organów kolejowych; we wszystkich innych wypadkach wszelkie straty ponosi władza wojskowa, wobec której Zarząd kolei państwowych ma też prawo regresu odnośnie do ewentualnych pretensji osób trzecich.

9.
Obsługa bocznic.

Dostarczanie wagonów do umówionego i dokładnie oznaczonego miejsca przeprowadza kolej własnymi parowozami. Wszystkie dalsze manewry przeprowadza wojskowość. Wyjątkowo na specjalne pisemne żądanie władzy wojskowej mogą wspomniane manewry być przeprowadzane parowozem kolejowym, wówczas skarb wojskowy będzie zobowiązany uiszczać oznaczoną przez kolej opłatę za każdy kwadrans (=15') pracy parowozu, licząc przytem każdy rozpoczęty kwadrans za pełny. Czas zużywany przez parowóz do nabierania wody, węgla i na remont, do godzin pracy zaliczany nie będzie.

Służba ruchu i obsługa wszystkich urządzeń bezpieczeństwa podczas dostarczania i zabierania wagonów należy do organów kolejowych. W ich przechowaniu znajdują się też klucze od urządzeń wspomnianych.

10.
Podstawianie i zabieranie wagonów.

Godziny podstawiania, względnie odbioru wagonów będą ustalane przez wzajemne porozumienie się miejscowych władz wojskowych i kolejowych. Życzenia wojskowości należy uwzględniać w granicach możliwości.

Jeżeli przy podstawianiu wymienionych wagonów z powodu ich niezdolności przejścia na tory bocznicowe, lub skutkiem braku miejsca zachodzą trudności, władza wojskowa powinna być o nich najrychlej zawiadomiona. Ładunek takich wagonów może wojskowość bądź odebrać wprost na stacji, bądź dokonać ich przeładowania na swój koszt.

Władze wojskowe są obowiązane podawać do wiadomości stacji zawiadomienia o wagonach gotowych do odwozu, podając numer i cechę każdego z nich.

11.
Rozrachunek listów przewozowych i należytości ubocznych.

Co do przesyłek nadchodzących do zakładu wojskowego, używającego bocznicy, lub przezeń nadawanych za miejsce nadania, względnie odbioru uważaną będzie stacja taryfowa, nie zaś bocznica, lub wymieniony zakład wojskowy.

Listy przewozowe i inne dokumenty dotyczące wagonów załadowanych do odesłania winny być złożone na stacji przed ich wysyłką. Może je odbierać jednak funkcjonarjusz kolei zajęty przy odbiorze wagonów na bocznicę w celu oddania na stacji

Należność przewozowa będzie obliczana wedle stawek taryfowych; i o ile wysyłanej, lub odbieranej przesyłce nie towarzyszy wojskowy list transportowy wzoru B., wymieniona należność będzie natychmiast opłacaną przez wojskowość:

Za podstawienie na bocznicę lub zabranie z niej każdego wagonu naładowanego czy próżnego ustanowiona będzie w umowie opłata.

Podobna opłata powinna też być ustanowiona za takie ewentualne posyłki, które przewożone będą wyłącznie między stacją a odnośnym zakładem wojskowym (loco).

Rozrachunek za powyższe opłaty na podstawie rachunków przedłożonych przez Dyrekcję Kolei Państwowych przeprowadzać i wypłacać będzie każdego miesiąca za miesiąc ubiegły Dział Kontroli gospodarczej tego okręgu generalnego, na którego terytorjum bocznica się znajduje.

12.

Przesyłki drobne.

Wojskowość posiada prawo używania bocznicy do przewozu drobnych przesyłek pomiędzy zakładem swoim a stacją. Do takiego jednak przewozu używać można jedynie wagonów próżnych. Przewóz takich przesyłek w próżno idących wagonach podlega opłacie, ustalonej w odnośnej umowie i ustosunkowanej do stopnia zajęcia pojemności wagonu.

13.

Składowe i osiowe.

Termin załadowania, lub wyładowania podstawionych wagonów stosuje się do norm ustalonych przez ogólne przepisy.

14.

Oddawanie i przyjmowanie wagonów.

Przy oddawaniu i przyjmowaniu wagonów stan ich winien być zbadany przez odnośne organy wojska i kolei. Wszelkie uszkodzenia tak w urządzeniu wagonów, jak i braki w ładunku muszą być przytem stwierdzone.

Zarząd wojskowy jako nadawca zaopatruje przez się załadowane wagony we własną plombę. Po stwierdzeniu na stacji jej nienaruszenia uzupełnia ją urząd stacyjny własną.

Wagony niezaopatrzone we wspomnianą plombę lub mające plomby uszkodzone, nie będą do przesyłki przyjmowane, lecz urząd stacyjny winien o tem bezzwłocznie zawiadomić Zarząd wojskowy.

W podobny sposób będą odbierane wagony nadchodzące dla Zarządu wojskowego, przyczem również najważniejszą sprawą jest stwierdzenie nienaruszenia plomby.

W razie uszkodzenia plomby lub dostrzeżonych innych braków w całości ładunku, ma być sporządzony protokół i wagony mogą być rozładowywane tylko w obecności organu kolejowego.

We wszystkich innych wypadkach w sprawie oddania i przyjęcia wagonów pełnych będą zastosowywane ogólne przepisy kolejowe.

15.

Zniesienie bocznicy.

Na żądanie władzy wojskowej zatwierdzone przez M. S. Wojsk. może nastąpić zniesienie bocznicy. W razie takiego zniesienia Zarząd kolejowy będzie uprawniony do zdjęcia nawierzchni na całej bocznicy oraz do zniesienia całej budowy podtorza i innych budowli, należących do bocznicy na obszarze własności kolejowej. Koszt połączonych z tem robót, oraz przywrócenia do stanu pierwotnego ponosi Zarząd wojskowy.

Minister:
(—) *Sikorski*

ZAWIADOMIENIA.

NOTATKA

z dnia 4/III 1922 r. № VI 12235/26a/21.

W uzupełnieniu notatki z dnia 31/X 1921 r. № 12235 w sprawie nadawania marek fabrycznych wytwórniom, wykonywającym zamówienia na wyroby metalowe dla Polskich Kolei Państwowych, podaje się poniżej spis odnośnych wytwórni i nadanych im marek według stanu obecnego:

a) T-wu Zakładów Hutniczych w Dąbrowie Górniczej . . . № 1
b) T-wu Akc. Sosnowieckich Fabryk Rur i Żelaza (Hulczyński) w Sosnowcu . . . . № 2
c) T-wu Zakładów Metalowych B. Hantke w Częstochowie . № 3
d) Modrzejowskim Zakładom Górniczo-Hutniczym Sp. Akc. (Zakłady Żelazne Milowickie) w Milowicach (Sosnowiec) . № 4
e) T-wu Akc dla fabrykacji śrub i wyrobów kutych Brevillier i Urban w Ustroniu (Śląsk Cieszyński) . . . . № 5
f) T-wu Akc. Mijaczowskich Zakładów Mechanicznych odlewni stali i żelaza „Bracia Bauerertz" w Mijaczowie przy stacji Myszków . . . . № 6
g) Walcowni rur i żelaza Tow. Górn. Przemysłowego „Hrabia Renand" w Sosnowcu . . . . № 7
h) T-wu fabryki machin i odlewów „K. Rudzki i S-ka" w Warszawie ul. Fabryczna № 3 . . . . № 8
i) Walcowni miedzi „Główno" (st. Główno linji Kaliskiej Dyrekcji Warszawskiej). . . . . № 9
j) Odlewni „Braci Woźniaków" pod Sosnowcem . . . . . № 10
k) Hucie „Staszyc" Zakładów Modrzejowskich górniczych i hutniczych pod Modrzejowem przez Sosnowiec . . . . № 11
l) Spółce Akc. Wielkich pieców i Zakładów Ostrowieckich w Ostrowcu (pow. Opatowski Wojew. Kieleckie) . . . . № 12
m) T-wu Rosyjskiego Przemysłu Żelazn. (dawniej B. Hantke) w Warszawie ul. Srebrna № 9 . . . . № 13
n) Fabryce śrub, okuć i wyrobów tłoczonych „Jarisch spadkobiercy" w Łodzi ul. Wodna № 11/13 . . . . № 14
o) Fabryce śrub i wyrobów metalowych Maurycy Bartelmus w Bielsku (Śląsk Cieszyński) . . . . № 15
p) Fabryce śrub, nitów i nakrętek „Th. Pollak i Syn" w Białej (Małopolska) . . . . № 16

W miarę zwiększania się ilości wytwórni, wyrabiających metale i wyroby metalowe dla Polskich Kolei Żelaznych będą nadawane następne numery.

Mianowania:

Fiałek Adam, st. rewident kolei państwowych — kierownikiem działu materjałowego w Wydziale ruchu Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie.

L. l. 16264/3/21.

Zwolnienia:

Wolski Lucjan, Dyrektor Wydziału dochodów Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie — na własną prośbę.

L. dz. l. 479/3/22.

KONKURSY:

na posadę kontrolera przewozów w Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie.

Warunki dla ubiegających się: 5 lub 6 stopień płacy oraz dłuższa praktyka w służbie handlowej.

Termin składania podań do 15 kwietnia 1922 r.

L. dz. l 2717/3/22.

na posadę kierownika ruchu w Parowozowni Głównej w Stanisławowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne (dział budowy maszyn) 5 lub 6 stopień płacy i dłuższa praktyka w służbie trakcji.

Termin składania podań do 15 kwietnia 1922 r.

L. l. 3046 3/22.

Tłoczono w Drukarni Państwowej. 17071